

# Jährliche/5-jährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs



Erscheinungsfolge: unregelmäßig  
Erschienen am 20. Juni 2013

Weitere Informationen zur Thematik dieser Publikation unter:  
Telefon: +49 (0) 611/75-2848; Fax: +49 (0) 611/75-3924;  
[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

# Kurzfassung

## 1 Allgemeine Angaben zur Statistik

Seite 3

- Jährliche / 5-jährliche Statistik des gewerblichen Personennahverkehrs und des Omnibusfernverkehrs
- *Berichtszeitraum*: Vorangegangenes Kalenderjahr
- *Erhebungstermin*: Februar
- *Periodizität*: Jährlich / 5-jährlich
- *Erhebungsgesamtheit*: Unternehmen, die öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (Schienennahverkehr) oder Personennahverkehr oder Personenfernverkehr mit Omnibussen betreiben
- *Erhebungseinheiten*: Unternehmen.

## 2 Inhalte und Nutzerbedarf

Seite 4

- *Erhebungsinhalte*: Fahrgäste, Beförderungsleistung, Beförderungsangebot, Fahrleistungen, Einnahmen im Liniennahverkehr; fünfjährlich zusätzlich Strukturdaten: Linienlängen und Zahl der Linien, Schienenfahrzeuge und Omnibusse, Beschäftigte
- *Zweck der Statistik*: Beobachtung der Entwicklung und der Strukturen der Verkehrsleistungen sowie die dafür erforderlichen Voraussetzungen
- *Hauptnutzer der Statistik*: Verkehrsministerien, Parlamente, Aufgabenträger, Verbände und Unternehmen des Personenverkehrs.

## 3 Methodik

Seite 5

- *Art der Datengewinnung*: Jährlich: Größere Unternehmen werden als Totalschicht, kleinere Unternehmen als Stichprobe mit Auskunftspflicht einbezogen; fünfjährlich: alle Unternehmen
- *Stichprobenverfahren*: geschichtete Zufallsstichprobe
- *Erhebungsinstrumente und Berichtsweg*: Meldung per Papier- oder per Online-Fragebogen an das zuständige Statistische Landesamt. Von dort Übermittlung aggregierter Daten an das Statistische Bundesamt.
- *Dokumentation des Fragebogens*: siehe Anhang.

## 4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

Seite 6

- *Stichprobenbedingte Fehler*: Jährlich: der relative Standardfehler liegt bei den Bundesergebnissen für alle Verkehrsarten bei unter 3%; fünfjährlich: keine Stichprobenfehler, da Totalerhebung.
- *Nicht-stichprobenbedingte Fehler*: Keine bzw. nur in zu vernachlässigendem Umfang
- *Gesamtbewertung*: Die Genauigkeit der Ergebnisse ist als hoch zu bewerten.

## 5 Aktualität und Pünktlichkeit

Seite 6

*Zeitspanne zwischen Berichtszeitraum und erstem Veröffentlichungstermin*: 9 Monate. Die Ergebnisse liegen in der Regel am vorab festgelegten Veröffentlichungstermin (Anfang Oktober) vor.

## 6 Vergleichbarkeit

Seite 6

Die Ergebnisse sind ab Berichtsjahr 2004 (Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes) sowohl zeitlich als auch räumlich auf Ebene der Bundesländer voll vergleichbar. Die Vergleichbarkeit mit Ergebnissen bis einschl. Berichtsjahr 2003 ist nur bedingt gegeben.

## 7 Kohärenz

Seite 7

Die Ergebnisse dieser Statistik sind Bestandteil des verkehrsstatistischen Systems zur Erfassung des Personenverkehrs. Die Ergebnisse dieses Systems sind kohärent.

## 8 Verbreitung und Kommunikation

Seite 7

- *Veröffentlichungen*: Ergebnisse zu dieser Statistik enthält die Fachserie 8, Reihe 3.1 "Personenverkehr mit Bussen und Bahnen"; kostenloser Download unter <http://www.destatis.de/publikationen>
- *Kontaktinformation*: Tel.: 0611 / 75 - 2848; E-Mail: [strassenpersonenverkehr@destatis.de](mailto:strassenpersonenverkehr@destatis.de).

## 9 Sonstige fachstatistische Hinweise

Seite 8

Beim Nachweis von Länderergebnissen werden die von einem Unternehmen ggf. auch in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat. Zusätzlich melden die größeren Unternehmen im Liniennahverkehr ihre Beförderungsleistungen nach dem Land der tatsächlichen Leistungserbringung (NUTS 1-Ebene) und ihre Fahrleistungen nach dem Kreis der tatsächlichen Leistungserbringung (NUTS 3-Ebene).

# **1 Allgemeine Angaben zur Statistik**

## **1.1 Grundgesamtheit**

Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (Schienennahverkehr) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen betreiben.

## **1.2 Statistische Einheiten (Darstellungs- und Erhebungseinheiten)**

Jährlich: Die unter 1.1 genannten Unternehmen, sofern sie mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr der letzten Totalerhebung befördert haben, als Totalschicht sowie als Stichprobe höchstens 2 500 Unternehmen, die weniger als 250 000 Fahrgäste im Jahr befördert haben. 5-jährlich: unabhängig von der Größe alle unter 1.1 genannten Unternehmen.

## **1.3 Räumliche Abdeckung**

Bundesgebiet, Bundesländer; für die Fahrleistungen im Liniennahverkehr zusätzlich Kreise.

## **1.4 Berichtszeitraum/-zeitpunkt**

jährlich: Das dem Zeitpunkt der Erhebung vorangegangene Kalenderjahr;

5-jährlich: 2004, 2009, 2014 etc.; in den Jahren der 5-jährlichen Erhebung entfällt die jährliche Erhebung.

Die erhobenen Verkehrsleistungen beziehen sich auf das gesamte Kalenderjahr; die nur 5-jährlich erhobenen Strukturdaten auf den Stichtag 31. Dezember.

## **1.5 Periodizität**

Jährlich / 5-jährlich.

## **1.6 Rechtsgrundlagen und andere Vereinbarungen**

EU-Recht: Verordnung (EG) Nr. 91/2003 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs in der jeweils geltenden Fassung.

Bundesrecht: [Verkehrsstatistikgesetz](#) (VerkStatG) vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452) in der jeweils geltenden Fassung in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz (BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565) in der jeweils geltenden Fassung.

Landesrecht: Keine Rechtsgrundlage aus Landesrecht und keine sonstige Rechtsgrundlage.

## **1.7 Geheimhaltung**

### **1.7.1 Geheimhaltungsvorschriften**

Die erhobenen Einzelangaben werden nach § 16 BStatG grundsätzlich geheim gehalten. Nur in den ausdrücklich gesetzlich geregelten Ausnahmefällen dürfen Einzelangaben übermittelt werden. Eine Übermittlung der erhobenen Einzelangaben ist nach § 28 VerkStatG in Verbindung mit § 16 Abs. 4 BStatG an oberste Bundes- oder Landesbehörden sowie an von diesen obersten Bundes- und Landesbehörden beauftragte Gutachter in Form von Tabellen mit statistischen Ergebnissen zulässig, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen.

Die Ergebnisse der Erhebung dürfen nach §29 Absatz 4 VerkStatG nach Kreisen veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

Nach § 16 Abs. 6 BStatG ist es auch möglich, den Hochschulen oder sonstigen Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung für die Durchführung wissenschaftlicher Vorhaben Einzelangaben dann zur Verfügung zu stellen, wenn diese so anonymisiert sind, dass sie nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit, Kosten und Arbeitskraft dem Befragten oder Betroffenen zugeordnet werden können. Die Pflicht zur Geheimhaltung besteht auch für Personen, die Empfänger von Einzelangaben sind.

### **1.7.2 Geheimhaltungsverfahren**

Ein Geheimhaltungsverfahren ist nicht erforderlich, da die Ergebnisse der Erhebung nach §29 Absatz 4 VerkStatG nach Kreisen veröffentlicht werden dürfen, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird. In der Regel erfolgt allerdings nur eine Veröffentlichung auf Landesebene. Lediglich die Fahrleistung nach dem Ort der Leistungserbringung wird auf Kreisebene veröffentlicht

## **1.8 Qualitätsmanagement**

### **1.8.1 Qualitätssicherung**

Die Qualitätssicherung erfolgt vor allem durch den Einsatz von Plausibilitätskontrollen, die im Verlauf der Datenaufbereitung die jeweiligen Angaben sowohl mit den übrigen Angaben des Unternehmens als auch mit den entsprechenden Vorjahreswerten vergleichen. Fehler werden dabei weitgehend erkannt und korrigiert.

Zudem werden im Prozess der Statistikerstellung vielfältige Maßnahmen durchgeführt, die zur Sicherung der Qualität der Daten beitragen. Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung, die an einzelnen Punkten der Statistikerstellung ansetzen, werden bei Bedarf angepasst und um standardisierte Methoden der Qualitätsbewertung und -sicherung ergänzt. Zu diesen standardisierten Methoden zählt auch dieser Qualitätsbericht, in dem alle wichtigen Informationen zur Datenqualität zusammengetragen sind.

### 1.8.2 Qualitätsbewertung

Grundsätzlich ist die Genauigkeit der Ergebnisse als hoch zu bewerten.

## 2 Inhalte und Nutzerbedarf

### 2.1 Inhalte der Statistik

#### 2.1.1 Inhaltliche Schwerpunkte der Statistik

Jährlich bei der Totalschicht der Großunternehmen und bei den Stichprobenunternehmen:

- a) Land des Unternehmenssitzes und Eigentumsverhältnisse am Unternehmen,
- b) Zahl der Fahrgäste, Beförderungsleistung, Fahrleistung und Beförderungsangebot im Schienen- und Liniennahverkehr nach Art des Verkehrsmittels und im Gelegenheitsnahverkehr,
- c) Zahl der Fahrgäste im Ausbildungsverkehr nach Art des Verkehrsmittels und nach Art des Ausbildungsverkehrs,
- d) direkte Beförderungseinnahmen und Einnahmen aus den Beförderungen im Ausbildungsverkehr, die im Schienen- und Liniennahverkehr sowie im freigestellten Omnibusverkehr erfolgen,
- e) Fahrleistung im städtischen Verkehr sowie Fahrleistung im Auftragsverkehr im Schienen und Liniennahverkehr nach Art des Verkehrsmittels,
- f) im Fernverkehr mit Omnibussen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr die Zahl der Fahrgäste und die Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsverbindungen, die Fahrleistung und das Beförderungsangebot nach In- und Ausland,
- g) Zahl der Fahrgäste nach Art der Reisen im Gelegenheitsfernverkehr,

jährlich bei der Totalschicht der Großunternehmen:

- h) Beförderungsleistung im Schienen- und Liniennahverkehr nach Ländern,
- i) Fahrleistung im Schienen- und Liniennahverkehr nach Kreisen.

Fünffährlich bei allen Unternehmen:

Die unter a – i genannten Merkmale sowie

- 1. Linienlängen des Nahverkehrs nach Art des Verkehrsmittels und nach Ländern,
- 2. Zahl der Linien des Nahverkehrs nach Art des Verkehrsmittels,
- 3. Zahl und Platzkapazität der Schienenfahrzeuge nach Art der Fahrzeuge sowie Zahl und Platzkapazität der Omnibusse nach Einsatzarten,
- 4. Zahl der Beschäftigten nach Art des Verkehrsmittels und nach Einsatzarten.

#### 2.1.2 Klassifikationssysteme

NUTS: Nomenclature of territorial units for statistics (franz. Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques).

#### 2.1.3 Statistische Konzepte und Definitionen

Im Personenverkehr mit Bussen und Bahnen werden - wie in den Verkehrsstatistiken üblich - Unternehmen, die entsprechende Verkehre betreiben, in die Statistik einbezogen, auch wenn sie den jeweiligen Verkehr nicht als Haupttätigkeit betreiben. Der Statistik liegt somit eine funktionale Betrachtung zugrunde.

Bei der Erfragung einzelner Merkmale erfolgt eine starke Orientierung an den in diesem Wirtschaftszweig gebräuchlichen Begriffen. Maßgeblich ist hier u. a. das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dessen Definitionen die Statistik z. B. hinsichtlich der Verkehrsarten nutzt.

### 2.2 Nutzerbedarf

Die Statistik dient der Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter, aktueller und bundesweit vergleichbarer Daten. Detaillierte Ergebnisse über das Verkehrsaufkommen sind Grundlage für eine Vielzahl von Maßnahmen im Bereich der Gesetzgebung, Verwaltung und Verkehrswirtschaft. Sie sind daher für Bund, Länder und Gemeinden ebenso wie für die Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen von großer Bedeutung. Insbesondere lassen sich optimale Entscheidungen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Fläche und in Ballungsräumen nur treffen, wenn ausreichende statistische Informationen über die Struktur und die Entwicklung des Verkehrs insgesamt sowie die Entwicklung nach den einzelnen Verkehrsmitteln vorhanden sind. Die Jahrerhebung dient dabei insbesondere der Beobachtung der Entwicklung und der Strukturen der Verkehrsleistungen. Fünffährlich werden zusätzlich einige wenige Informationen zur Infrastruktur, zur Verkehrsmittelausstattung und zu den Beschäftigten erhoben, die wichtige Voraussetzungen der Leistungserbringung im Personenverkehr darstellen.

Die Hauptnutzer/-innen der Statistik sind die Verkehrsministerien des Bundes und der Länder sowie die jeweiligen Parlamente, Aufgabenträger, Verbände des Personenverkehrs und der übrigen Verkehrsträger, Unternehmen des Personenverkehrs, Generaldirektion MOVE (Mobilität und Verkehr) der EU.

## **2.3 Nutzerkonsultation**

Die Interessen der Hauptnutzer finden auf verschiedenen Wegen Berücksichtigung: Die von Seiten der Ministerien gewünschten Veränderungen im bestehenden Erhebungsprogramm lassen sich auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene mittels Gesetzesänderungen umsetzen. Darüber hinaus sind die Bundesministerien, die Statistischen Ämter der Länder, die kommunalen Spitzenverbände sowie Vertreter aus Wirtschaft und Wissenschaft im Statistischen Beirat vertreten, der nach § 4 BStatG das Statistische Bundesamt in Grundsatzfragen berät.

Fachspezifische Fragen oder Anregungen werden dabei in den vom Statistischen Beirat eingesetzten Fachausschuss "Verkehrs- und Tourismusstatistiken" eingebracht. Neben den institutionalisierten Gremien steht die Verkehrsstatistik in einem fortwährenden Dialog mit den wichtigsten Verkehrsverbänden. Im Jahr 2003 wurde die Erhebung einer umfassenden Überprüfung in Abstimmung mit den Nutzern im Rahmen der Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes unterzogen und dabei modifiziert und nochmals grundlegend vereinfacht.

Im Januar 2013 hat der Fachausschuss "Verkehrs- und Tourismusstatistiken" weitere Modifizierungsvorschläge unterstützt.

## **3 Methodik**

### **3.1 Konzept der Datengewinnung**

Die Erhebung ist eine Primärerhebung.

Jährlich: Die Erhebung wird bei allen größeren Unternehmen als Totalschicht und bei den kleineren Unternehmen als Stichprobe mit Auskunftspflicht durchgeführt; auskunftspflichtig sind die Inhaber oder Leiter der Unternehmen.

Fünfjährlich: alle Unternehmen.

Geschichtete Zufallsstichprobe: Schichtung nach Bundesländern (Insgesamt sind es je Bundesland 31 Schichten), nach Fahrgastgrößenklassen (beförderte Fahrgäste im Jahr: 10 000 - 99 999; 100 000 - 249 999; 250 000 +) und nach Verkehrsarten (Liniennahverkehr, Linienfernverkehr, Gelegenheitsnahverkehr, Gelegenheitsfernverkehr und sechs Mischformen).

Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr werden im Rahmen von Totalschichten vollständig einbezogen, die übrigen Unternehmen mit mindestens 10 000 Fahrgästen werden als Stichprobe einbezogen. Unternehmen mit weniger als 10 000 Fahrgästen werden jährlich nicht befragt; für diese sind Daten aus der fünfjährigen Aufbereitung in den veröffentlichten Ergebnissen enthalten. Der Stichprobenumfang beträgt jährlich ca. 2 500 Unternehmen, der Auswahlsatz beläuft sich auf 40%, die Auswahlinheit entspricht der Erhebungseinheit (siehe 1.1)

### **3.2 Vorbereitung und Durchführung der Datengewinnung**

Die Auskunftspflichtigen melden ihre Angaben per Papier- oder per Online-Fragebogen an das jeweils zuständige Statistische Landesamt. Diese übermitteln aggregierte Summensatzdaten an das Statistische Bundesamt (dezentrale Erhebung). Eine Dokumentation des Fragebogens ist angefügt.

### **3.3 Datenaufbereitung (einschl. Hochrechnung)**

Gebundene Hochrechnung.

Imputationsverfahren: Bewusste oder unbewusste Falschangaben werden durch den Einsatz von Plausibilitätskontrollen, die bei der Datenaufbereitung die jeweiligen Angaben sowohl mit den übrigen Unternehmensdaten als auch mit den entsprechenden Vorjahreswerten vergleichen, weitgehend erkannt und korrigiert. Sofern aufgrund der Dauer der Ordnungswidrigkeitsverfahren Erhebungsunterlagen teilweise unvollständig sind, hängen die Imputationsverfahren von den fehlenden Merkmalen ab.

### **3.4 Preis- und Saisonbereinigung; andere Analyseverfahren**

Eine Preis- oder Saisonbereinigung erfolgt nicht.

### **3.5 Beantwortungsaufwand**

Die Angaben können vorhandenen Unterlagen entnommen werden. Mit der Neukonzeption der Statistik ab Berichtsjahr 2004 waren weitgehende Entlastungen von Berichtspflichten für die Unternehmen verbunden. Zum einen wurden ca. 60-70% der bis zum Jahr 2003 auskunftspflichtigen Unternehmen von jährlichen Berichtspflichten befreit, sodass jährlich nur noch rund 2 500 Unternehmen auskunftspflichtig sind; zum anderen wurde der Erhebungskatalog stärker auf Tatbestände ausgerichtet die für aktuelle Fragestellungen benötigt werden und die Unternehmen daher auf für eigene Zwecke erstellen. Für die Ausfüllung der Erhebungsunterlagen wird nach Erkenntnissen im Rahmen des Standard-Kosten-Modells knapp eine Stunde benötigt.

## **4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit**

### **4.1 Qualitative Gesamtbewertung der Genauigkeit**

Grundsätzlich ist die Genauigkeit der Ergebnisse als hoch zu bewerten.

### **4.2 Stichprobenbedingte Fehler**

Jährlich: Der relative Standardfehler liegt für Bundesergebnisse in der Regel unter 3%.

Für die wichtigsten Variablen ergeben sich folgende Werte: Fahrgäste insgesamt: 0,1%, Beförderungsleistung insgesamt: 0,3%.

5-jährlich: Da es sich um eine Vollerhebung handelt, können stichprobenbedingte Fehler nicht vorkommen.

### **4.3 Nicht-Stichprobenbedingte Fehler**

- Systematische Fehler durch Mängel in der Erfassungs-/Auswahlgrundlage:

Die Durchführung der 5-Jahreserhebung als Vollerhebung bedingt, dass zur Durchführung der Erhebung zumindest Adressangaben der zur Grundgesamtheit gehörenden Unternehmen bekannt sein müssen. Um dieses sicherzustellen, wurden mit der Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes im Jahr 2003 ab dem Berichtsjahr 2004 die Genehmigungsbehörden verpflichtet, den Statistischen Ämtern Name und Anschrift der entsprechenden Verkehre betreibenden Unternehmen zu übermitteln. Es ist daher davon auszugehen, dass Untererfassungen aufgrund von Fehlern in der Erfassungsgrundlage nicht oder nur in zu vernachlässigendem Umfang vorkommen.

- Verzerrungen durch Antwortausfälle auf Ebene der Einheiten und Merkmale:

Durch Auskunftspflicht und durch die Durchsetzung der Auskunftspflicht insgesamt sowie hinsichtlich einzelner Merkmale werden Ausfälle ganzer Einheiten (Unit-Non-Response) und Ausfälle bei einzelnen Merkmalen (Item-Non-Response) bei den tabellierten Ergebnissen weitgehend ausgeschlossen.

### **4.4 Revisionen**

#### **4.4.1 Revisionsgrundsätze**

Revisionen zwischen vorläufigen und endgültigen Ergebnissen sind in der Regel nicht erforderlich.

#### **4.4.2 Revisionsverfahren**

Keine.

#### **4.4.3 Revisionsanalysen**

Keine.

## **5 Aktualität und Pünktlichkeit**

### **5.1 Aktualität**

Erste Ergebnisse werden im Oktober nach Ablauf des Berichtsjahres veröffentlicht. Vollständige Ergebnisse werden ca 13 Monate nach Ablauf des Berichtsjahres veröffentlicht.

### **5.2 Pünktlichkeit**

Die Ergebnisse liegen in der Regel zum vorab festgelegten Veröffentlichungstermin vor.

## **6 Vergleichbarkeit**

### **6.1 Räumliche Vergleichbarkeit**

Die Statistik wird für alle Bundesländer und für Deutschland nach dem gleichen Verfahren durchgeführt. Die Ergebnisse der einzelnen Bundesländer sind daher räumlich vergleichbar.

Auf EU-Ebene ist die Vergleichbarkeit nur für den Eisenbahnverkehr gegeben, weil hierfür eine europäische Rechtsgrundlage existiert. Die Erfassung des Verkehrs mit Straßenbahnen oder Bussen ist dagegen auf EU-Ebene nicht harmonisiert.

### **6.2 Zeitliche Vergleichbarkeit**

Die Ergebnisse dieser Statistik sind zeitlich ab dem Berichtsjahr 2004 vergleichbar.

Die Vergleichbarkeit mit Ergebnissen bis einschl. Berichtsjahr 2003 ist nur bedingt gegeben, da in den Personenverkehrsstatistiken mit der Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes ab Berichtsjahr 2004 erhebliche Neuabgrenzungen und methodische Änderungen festgeschrieben wurden. Zu Details siehe: Bierau, D. und Reim, U.: "Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes" in Wirtschaft und Statistik 3/2004, S. 259 ff.

Einschränkungen in dieser Aussage gibt es hinsichtlich der Datenqualität für einige neu aufgenommene Erhebungsmerkmale in den Berichtsjahren bis 2005. Hier ist z. B. von einer Untererfassung des Liniennahverkehrs und einer Übererfassung des Linienfernverkehrs mit Omnibussen auszugehen, weil die Auskunftspflichtigen anfangs Probleme bei der entsprechenden Zuordnung hatten.

## **7 Kohärenz**

### **7.1 Statistikübergreifende Kohärenz**

Die Ergebnisse dieser Statistik sind Bestandteil des verkehrsstatistischen Systems zur Erfassung des Personenverkehrs. Sie zählen daher zu einem in sich geschlossenen, inhaltlich harmonisierten, mit klaren und überschneidungsfreien Zuständigkeitsregelungen versehenen, auf Dauer angelegten und zukunftsweisenden Berichtssystem. Die Ergebnisse dieses Systems sind kohärent.

### **7.2 Statistikinterne Kohärenz**

Die beschriebene Statistik ist intern kohärent.

### **7.3 Input für andere Statistiken**

Die Ergebnisse dieser Statistik werden für die Aufstellung Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen verwendet.

## **8 Verbreitung und Kommunikation**

### **8.1 Verbreitungswege**

#### **Pressemitteilungen**

Erste Ergebnisse werden nach dem Arbeits- und Zeitplan regelmäßig im Oktober nach dem Berichtsjahr veröffentlicht, auf den sich die Daten beziehen.

Die genauen Termine der Pressemitteilungen können der Terminvorschau des Statistischen Bundesamtes ([www.destatis.de](http://www.destatis.de) > [Presse](#) > [Terminvorschau](#)) entnommen werden.

#### **Veröffentlichungen**

Fachserie 8, Reihe 3.1 'Personenverkehr mit Bussen und Bahnen' sowie Eckdaten in Reihe 1.1 'Verkehr aktuell' und Reihe 1.2 'Verkehr im Überblick'; Publikation 'Wirtschaft und Statistik'.

#### **Online-Datenbank**

Über das Datenbanksystem GENESIS-Online ([www.destatis.de](http://www.destatis.de) > [Genesis-Online](#) > [Code 46](#) > [461](#) > [46100](#)) können ausführliche Ergebnisse in unterschiedlichen Dateiformaten (.xls, .html und .csv) direkt geladen und individuell weiterbearbeitet werden.

#### **Zugang zu Mikrodaten**

Mikrodaten sind nicht verfügbar.

#### **Sonstige Verbreitungswege**

Tiefer gegliederte Länderergebnisse können über die Homepage des jeweiligen Statistischen Landesamtes abgerufen werden. Diese erreichen Sie z. B. über die entsprechende [Linkliste](#) des Statistischen Bundesamtes.

### **8.2 Methodenpapiere/Dokumentation der Methodik**

Über diese Statistik wird jährlich in der Zeitschrift "Wirtschaft und Statistik" ein Aufsatz veröffentlicht, der auch methodische Hinweise enthält.

Zu Details des seit dem Berichtsjahr 2004 geltenden Erhebungssystem siehe zudem Bierau, D. und Reim, U.: "Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes" in Wirtschaft und Statistik 3/2004, S. 259 ff.

Die Aufsätze können kostenlos im Internet abgerufen werden unter [www.destatis.de](http://www.destatis.de) > [Publikationen](#) > [Wirtschaft und Statistik](#).

Daneben sind Angaben hierzu auch zu finden in den Erläuterungen zum Fragebogen (siehe Anlage).

### **8.3 Richtlinien der Verbreitung**

#### **Veröffentlichungskalender**

Diese Statistik wird nicht im Veröffentlichungskalender nachgewiesen.

#### **Zugriff auf den Veröffentlichungskalender**

Nicht relevant.

#### **Zugangsmöglichkeiten der Nutzer/-innen**

Die Angaben werden allen Nutzern zeitgleich zur Verfügung gestellt. Zugang über [www.destatis.de](http://www.destatis.de). Hier werden auch Pressemitteilungen in der entsprechenden [Terminvorschau](#) kurzfristig angekündigt.

Für die Datenbank Genesis und die Online-Publikationen (Fachserien, Wirtschaft und Statistik) werden die zuletzt aktualisierten Statistiken gesondert hervorgehoben.

## **9 Sonstige fachstatistische Hinweise**

Beim Nachweis von Länderergebnissen werden die von einem Unternehmen ggf. auch in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat. Zusätzlich melden die größeren Unternehmen im Liniennahverkehr ihre Beförderungsleistungen nach dem Land der tatsächlichen Leistungserbringung (NUTS 1-Ebene) und ihre Fahrleistungen nach dem Kreis der tatsächlichen Leistungserbringung (NUTS 3-Ebene).



**Personenbeförderung im Schienennahverkehr und im gewerblichen Omnibusverkehr – Jahresbericht 2012**

Bei Fensterbriefumschlag: postalische Anschrift der befragenden Behörde

 Rücksendung  
 bitte bis  
 15. XXXXXXXX 2013

S-g

 Name des Amtes  
 Org. Einheit  
 Straße + Hausnummer  
 PLZ, Ort
Ansprechpartner/-in für Rückfragen  
(freiwillige Angabe)

Name:

Sie erreichen uns über

Telefon: XXXXX XX-Durchwahl

XXXX XXXXXXXX -XXXX

XXXXXX XXXXXXXX -XXXX

Telefax: XXXXXXXX-XXXX

E-Mail: XXXXXXXX@XXXXX.de

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.

Telefon oder E-Mail:

Rechtsgrundlagen und weitere rechtliche Hinweise entnehmen Sie der beigefügten Unterlage, die Bestandteil dieses Fragebogens ist.

Falls Anschrift oder Firmierung nicht mehr zutreffen, bitte auf Seite 2 korrigieren.

Unternehmensnummer

Bitte füllen Sie diesen Fragebogen nur aus, falls Ihr Unternehmen (auch) Personenverkehr mit Eisenbahnen und/oder Straßenbahnen durchführt. Sofern Sie ausschließlich Omnibusverkehr betreiben, setzen Sie sich bitte umgehend mit uns in Verbindung. Sie erhalten dann einen anderen Fragebogen.

Weitere Hinweise zum Ausfüllen, Erläuterungen zu **1** bis **12** sowie ein Beispiel zur Ermittlung der Verkehrsleistungsgrößen (Fahrgäste, Beförderungsleistung, Beförderungsangebot) stehen auf den Seiten 2 bis 4 der beigefügten Unterlage.

 Unternehmensnummer 1  
 SA

Eigentumsverhältnis am Unternehmen <b>1</b>	öffentlich	gemischt	privat
Eigentümer .....	008 <input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3

**Verkehrsleistungen im Jahr 2012**
**1 Liniennahverkehr auf Schienen und Straßen (einschl. Schüler- und Ausbildungsverkehr, mit freigestelltem Schülerverkehr) **2 4****
**1.1 Anzahl der Fahrgäste im Schienen- und Liniennahverkehr (einschl. Schüler- und Ausbildungsverkehr)**

Fahrgäste <b>3</b>	Unternehmensfahrten	Verkehrsmittelfahrten		
		Eisenbahnen <b>4</b>	Straßenbahnen <b>4</b>	Omnibusse <b>4</b>
Insgesamt .....	009	010	011	012

**1.2 Anzahl der Fahrgäste im Schüler- und Ausbildungsverkehr nach Art des Ausbildungsverkehrs**

Fahrgäste <b>3</b>	Unternehmensfahrten	Verkehrsmittelfahrten		
		Eisenbahnen <b>4</b>	Straßenbahnen <b>4</b>	Omnibusse <b>4</b>
mit Zeit- sowie sonstigen Fahrausweisen für Schüler, Studierende u. a. Auszubildende ...	013	014	015	016
bei speziellen Schülerfahrten (Sonderform des Linienverkehrs, §43 PBefG) .....	017	018	019	020
im freigestellten Schülerverkehr .....	021	022	023	024
zusammen .....	025	026	027	028

Bitte aktualisieren Sie Ihre Anschrift, falls erforderlich.

Name und Anschrift

Bitte zurücksenden an

Name der befragenden Behörde  
Anschrift

#### Bemerkungen

Zur Vermeidung von Rückfragen unsererseits können Sie hier auf besondere Ereignisse und Umstände hinweisen, die Einfluss auf Ihre aktuellen Angaben haben.

Die Ermittlung der Verkehrsleistungsgrößen ist auf Seite 4 der beigegeführten Unterlage beschrieben.

### 1.3 Direkte Beförderungseinnahmen (ohne Umsatzsteuer) im Schienen- und Liniennahverkehr (einschl. freigestellter Schülerverkehr) (einschl. Einnahmen gemäß § 45a PBefG und § 148 SGBIX) <sup>2</sup>

Unternehmensnummer <sup>1</sup> SA

direkte Beförderungseinnahmen insgesamt (in vollen Euro) ..... <sup>5</sup> 029

darunter  
aus Beförderungen im Schüler- und Ausbildungsverkehr  
(in vollen Euro) ..... 030

### 1.4 Fahrleistung im Schienen- und Liniennahverkehr (einschl. freigestellter Schülerverkehr) <sup>2</sup>

**i** Fahrleistungen, die Ihr Unternehmen bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen erbracht hat, sind nicht hier, sondern nur unter Frage 1.5 anzugeben.

Fahrleistung <sup>6</sup>	Eisenbahnen <sup>4</sup>	Straßenbahnen <sup>4</sup>	Omnibusse <sup>4</sup>
	Zugkilometer		Buskilometer
Insgesamt (auf eigenen Linien und im freigestellten Schülerverkehr) .....	031	032	033
im städtischen Verkehr (Orts- und Nachbarortslinienverkehr) .....	034	035	036
nicht selbst, sondern von Subunternehmen erbracht .....	037	038	039

### 1.5 Fahrleistung im Schienen- und Liniennahverkehr (einschl. freigestellter Schülerverkehr) <sup>2</sup>

**i** Nur von Subunternehmen auszufüllen.  
Fahrleistungen, die Ihr Unternehmen bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen erbracht hat, sind **nur** hier, nicht aber unter Frage 1.4 anzugeben.

bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen erbrachte Fahrleistungen ... <sup>6</sup> 040 041 042

### 1.6 Beförderungsleistung und Beförderungsangebot im Schienen- und Liniennahverkehr (einschl. freigestellter Schülerverkehr) <sup>2</sup>

Verkehrsleistungsgröße	Eisenbahnen <sup>4</sup>	Straßenbahnen <sup>4</sup>	Omnibusse <sup>4</sup>
Beförderungsleistung (Personenkilometer) <sup>7</sup>	043	044	045
Beförderungsangebot (Platzkilometer) ..... <sup>8</sup>	046	047	048

## 2 Gelegenheitsnahverkehr mit Omnibussen 4 9

**i** Hierbei handelt es sich um Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre, wobei in der Regel die Reiseweite 50 km nicht übersteigt.

Fahrgäste (Anzahl) ..... 3 049

Beförderungsleistung (Personenkilometer) ..... 7 050

Fahrleistung (Buskilometer) ..... 6 051

Beförderungsangebot (Platzkilometer) ..... 8 052

## 3 Fernverkehr mit Omnibussen nach Linien- und Gelegenheitsverkehr 4 10

**i** Fernverkehr: Die Reiseweite übersteigt in der Regel 50 km. Im Gegensatz zu Städtereisen sind reine Stadtrundfahrten am Ort je nach Art ihrer Durchführung in der Regel entweder dem Liniennahverkehr oder dem Gelegenheitsnahverkehr zuzuordnen.

Verkehrsleistungsgröße	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
<b>Fahrgäste (Anzahl) nach Hauptverkehrsverbindungen 3</b>		
im Inlandsverkehr ..... 11	053	054
im grenzüberschreitenden Verkehr und im Auslandsverkehr ..... 11	055	056
Fahrgäste insgesamt .....		
<b>Fahrgäste nach Art der Reisen 10</b>		
bei Mietomnibusverkehren gemäß § 49 PBefG .....		057
bei Ausflugsfahrten gemäß § 48 Absatz 1 PBefG (einschl. Städte-, Rund- und Studienreisen) .....		058
bei Ferientzielreisen gemäß § 48 Absatz 2 PBefG .....		059
<b>Beförderungsleistung (Personenkilometer) 7</b>		
im Inlandsverkehr ..... 11	060	061
im grenzüberschreitenden Verkehr und im Auslandsverkehr ..... 11	062	063
<b>Fahrleistung (Buskilometer) 6</b>		
auf inländischem Gebiet ..... 12	064	065
auf ausländischem Gebiet ..... 12	066	067
<b>Beförderungsangebot (Platzkilometer) 8</b>		
auf inländischem Gebiet ..... 12	068	069
auf ausländischem Gebiet ..... 12	070	071

#### 4.1 Beförderungsleistung im Schienen- und Liniennahverkehr nach Bundesländern

Beförderungsleistung im Bundesland <b>7</b>	Code (wird vom statistischen Amt ausgefüllt)	Eisenbahnen <b>4</b>	Straßenbahnen <b>4</b>	Omnibusse <b>4</b>
		Personenkilometer		
	2 0 0	1	2	3
	2 0 0	1	2	3
	2 0 0	1	2	3
	2 0 0	1	2	3
	2 0 0	1	2	3

2  
SA[illegible]

**Personenbeförderung im Schienennahverkehr und im gewerblichen Omnibusverkehr – Jahresbericht 2012****Unterrichtung nach § 17 Bundesstatistikgesetz****Zweck, Art und Umfang der Erhebung**

Die Erhebung wird jährlich durchgeführt bei allen Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (Schienennahverkehr) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen betreiben und die mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr der letzten Totalerhebung (2009) befördert haben.

Sie dient als Grundlage für eine Vielzahl verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder.

**Rechtsgrundlagen**

Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I S. 318), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. November 2008 (BGBl. I S. 2162) geändert worden ist, in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz (BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 7. September 2007 (BGBl. I S. 2246) geändert worden ist.

Erhoben werden die Angaben zu  
§ 17 Absatz 1 Nummer 2 VerkStatG.

Die Auskunftspflicht ergibt sich aus § 26 Absatz 1 VerkStatG in Verbindung mit § 15 BStatG.

Nach § 26 Absatz 2 Nummer 5 VerkStatG sind die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung bzw. die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentliche Personenbeförderung mit Eisenbahnen, Straßenbahnen oder Omnibussen durchführen, zur Auskunftserteilung verpflichtet.

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Aufforderung zur Auskunftserteilung haben nach § 15 Absatz 6 BStatG keine aufschiebende Wirkung.

**Geheimhaltung**

Die erhobenen Einzelangaben werden nach § 16 BStatG grundsätzlich geheim gehalten. Nur in ausdrücklich gesetzlich geregelten Ausnahmefällen dürfen Einzelangaben übermittelt werden.

Eine Übermittlung der erhobenen Einzelangaben ist nach § 28 Absatz 1 VerkStatG für die Verwendung gegenüber den gesetzgebenden Körperschaften und für Zwecke der Planung, nicht jedoch zur Regelung von Einzelfällen, an oberste Bundes- oder Landesbehörden sowie an von diesen Bundes- oder Landesbehörden beauftragte Gutachter in Form von Tabellen mit statistischen Ergebnissen zulässig, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen. Zur Vorbereitung von Planungs- und Gesetzgebungsverfahren dürfen diese Tabellen auch an von den Bundes- und Landesbehörden beauftragte Gutachter übermittelt werden.

Nach § 29 Absatz 4 VerkStatG dürfen die Ergebnisse der Erhebung nach Kreisen gegliedert veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

Nach § 16 Absatz 6 BStatG ist es auch zulässig, den Hochschulen oder sonstigen Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung für die Durchführung wissenschaftlicher Vorhaben Einzelangaben dann zur Verfügung zu stellen, wenn diese so anonymisiert sind, dass sie nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit, Kosten und Arbeitskraft dem Befragten oder Betroffenen zugeordnet werden können.

Nach § 47 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 2005 (BGBl. I S. 2114; 2009 I S. 3850), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 62 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, werden der Monopolkommission für die Begutachtung der Entwicklung der Unternehmenskonzentration zusammengefasste Einzelangaben über die Prozentanteile der größten Unternehmensgruppen, Unternehmen, Betriebe oder fachlichen Teile von Unternehmen des jeweiligen Wirtschaftsbereichs übermittelt. Hierbei dürfen die zusammengefassten Einzelangaben nicht weniger als drei Einheiten betreffen und keine Rückschlüsse auf zusammengefasste Angaben von weniger als drei Einheiten ermöglichen.

Die Pflicht zur Geheimhaltung besteht auch für die Personen, die Empfänger von Einzelangaben sind.

**Hilfsmerkmale, laufende Nummern/Ordnungsnummern, Löschung, Statistikregister**

Name und Anschrift des Unternehmens sowie Name, Telefonnummer oder E-Mail-Adresse der für eventuelle Rückfragen zur Verfügung stehenden Person sind Hilfsmerkmale, die lediglich der technischen Durchführung der Erhebung dienen. Sie werden sofort nach Abschluss der Eingangsprüfung vom übrigen Fragebogen abgetrennt, gesondert aufbewahrt und mit Ausnahme von Name und Anschrift des Unternehmens spätestens nach Abschluss der maschinellen Aufbereitung vernichtet.

Die verwendete Unternehmensnummer dient der Unterscheidung der in die Erhebung einbezogenen Unternehmen und der rationalen Aufbereitung der Erhebung. Sie besteht aus einem Regionalschlüssel und aus einer laufenden frei vergebenen Nummer.

Name und Anschrift des Unternehmens und die Unternehmensnummer werden zur Führung des Unternehmensregisters für statistische Zwecke (Statistikregister) verwendet. Rechtsgrundlagen hierfür sind § 13 BStatG und die Verordnung (EG) Nr. 177/2008 (ABl. L 61 vom 5.3.2008, S. 6).

## Beachten Sie folgende Hinweise:

**Unternehmen, die ausschließlich als Subunternehmen tätig sind, sowie Unternehmen, die ausschließlich freigestellten Schülerverkehr durchführen, sind zu dieser Statistik ebenfalls auskunftspflichtig.**

Bitte beziehen Sie in Ihre Meldung die Verkehrsleistungen Ihrer Subunternehmen ein. Beförderungen, die Sie im Auftrag eines anderen Unternehmens durchgeführt haben, sind hingegen nicht zu berücksichtigen. Sofern Sie im Liniennahverkehr ausschließlich als Subunternehmen tätig waren, brauchen Sie lediglich in Abschnitt 1 die Frage 1.5 sowie gegebenenfalls die Abschnitte 2 und 3 zu beantworten. Subunternehmen sind Unternehmen, die auf Basis eines Werk- oder Dienstvertrages mit einem anderen Unternehmen, das

## Erläuterungen zum Fragebogen

### 1 Eigentumsverhältnisse am Unternehmen

Bei öffentlichen Unternehmen sind am Grund- oder Stammkapital oder vergleichbaren Kapitalausstattungen ausschließlich Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts beteiligt, an gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sind öffentliche und private Anteilseigner beteiligt, bei privaten Unternehmen sind dagegen keine Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts beteiligt.

Als gemischtwirtschaftliche Unternehmen gelten alle übrigen Verkehrsunternehmen.

Die Zuordnung zum Eigentumsverhältnis ist unabhängig von der Rechtsform Ihres Unternehmens (z. B. AG, GmbH, KG).

### 2 Liniennahverkehr

Hierzu zählen alle Linienverkehre mit Straßenbahnen und Omnibussen (einschließlich Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 Personenbeförderungsgesetz – PBefG) sowie der freigestellte Omnibusverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt) sowie alle mit Regionalisierungsmitteln geförderten Eisenbahnverkehre. Die zum Nahverkehr zu rechnenden Eisenbahnverkehre können auch produktbezogen von den Fernverkehren abgegrenzt werden.

### 3 Fahrgäste (Beförderungsfälle)

Als Fahrgäste werden Beförderungsfälle gezählt. Die Zahl der Fahrgäste ist für jedes Verkehrsmittel (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus) getrennt anzugeben. Setzt Ihr Unternehmen verschiedene Verkehrsmittel ein und steigt der Fahrgast während einer Fahrt auf ein anderes Verkehrsmittel Ihres Unternehmens um, wird der Fahrgast erneut gezählt (Verkehrsmittelfahrt). Die Zahl der Fahrgäste Ihres Unternehmens (Unternehmensfahrten) muss deshalb um die Zahl der Umsteiger zwischen den Verkehrsmitteln niedriger sein als die Summe der Fahrgäste der einzelnen Verkehrsmittel (Verkehrsmittelfahrten).

Beispiel: Benutzt eine Person, um ein Fahrtziel zu erreichen, zunächst einen Bus, danach eine Straßenbahn und zum Schluss einen anderen Bus Ihres Unternehmens, so wird diese einmal beim Verkehrsmittel Bus und einmal beim Verkehrsmittel Straßenbahn gezählt. Das ergibt zwei Fahrgäste nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept und einen Fahrgast nach dem Unternehmensfahrtkonzept.

Inhaber einer (Linien-) Genehmigung ist, in dessen Auftrag Fahrten durchführen. Hierzu zählt nicht der freigestellte Schülerverkehr. Bitte beachten Sie, dass im Schienen- und Liniennahverkehr die Summe der Fahrgastangaben bei mehr als einem eingesetzten Verkehrsmittel größer ist als die Fahrgastangaben zu den Unternehmensfahrten insgesamt (siehe 3).

Soweit die vorhandenen Daten zur Beantwortung einzelner Fragen nicht ausreichen, genügen auch sorgfältig geschätzte Angaben.

Die Ermittlung der Verkehrsleistungsgrößen ist auf Seite 4 dieser Unterlage beschrieben.

### 4 Eisenbahnen

Zu den Eisenbahnen zählen S-Bahnen sowie alle übrigen Eisenbahnen des Nahverkehrs (mit Regionalisierungsmitteln geförderte Eisenbahnverkehre). Die zum Nahverkehr rechnenden Eisenbahnen können auch produktbezogen von den Fernverkehren abgegrenzt werden.

S-Bahnen sind Reisezüge des linienbezogenen Ballungsraumverkehrs mit Systemhalten im dichten Takt unter S-Bahn-Tarifanwendung.

#### Straßenbahnen

Hierzu zählen neben den Straßenbahnen herkömmlicher Bauart auch Stadtbahnen, Hochbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen sowie ähnliche Nahverkehrsbahnen. Nicht einbezogen werden Berg- und Seilbahnen. S-Bahnen hingegen werden den Eisenbahnen, Obusse den Omnibussen zugeordnet.

#### Omnibusse

Kraftfahrzeuge, die nach Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschließlich Fahrer) dienen. Hierzu zählen Kraftomnibusse und Obusse.

### 5 Direkte Beförderungseinnahmen insgesamt

Hierzu zählen die Einnahmen (ohne Umsatzsteuer) mit direktem Bezug zur Personenbeförderung:

- Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen
- Bestellerentgelte
- Abgeltungszahlungen für die Beförderung von begünstigten Personengruppen
  - Schüler, Studierende und andere Auszubildende nach § 45a PBefG
  - Schwerbehinderte nach § 148 Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
  - anderen begünstigten Personengruppen
- Einnahmen aus Beförderungen, die von Dritten in Ihrem Auftrag durchgeführt wurden.
- Einnahmen aus dem freigestellten Omnibusverkehr (z. B. freigestellter Schülerverkehr)

Dagegen zählen hierzu nicht:

- Abgeltungszahlungen z. B. für unterlassene Tarifanhebungen und Zahlungen zum Ausgleich verbundspezifischer Kosten
- Ausgleichszahlungen (Subventionen oder Zuschüsse), die kein Entgelt für Beförderungsleistungen darstellen
- gezahlte oder erhaltene Vergütungen für Auftragsfahrten



Bei Verbundunternehmen sind die auf Basis einer Einnahmenverteilung errechneten Einnahmen den kassenmäßigen Einnahmen vorzuziehen.

## **6 Fahrleistung**

Die Fahrleistung ist in Zug-/Buskilometern für die einzelnen Verkehrsmittel getrennt anzugeben. Die Leerfahrten zur ersten Einstiegshaltestelle und von der letzten Ausstiegshaltestelle vom/zum Betriebshof können einbezogen werden. Dabei sollen die Auftraggeber die gesamte Fahrleistung melden, unabhängig davon, ob sie von ihnen selbst oder von Subunternehmen erbracht wurde. Unternehmen, die auch als Subunternehmen tätig sind, dürfen die bei Fahrten im Auftrag eines anderen Unternehmens erbrachte Fahrleistung nicht einbeziehen. Diese ist für den Schienen- und Liniennahverkehr als eigene Position zu melden; siehe: „1.5 Nur von Subunternehmen auszufüllen“.

### **Fahrleistung im städtischen Verkehr**

Hier sind die Fahrleistungen im Orts- und Nachbarortsliniennahverkehr anzugeben.

### **Fahrleistung im Auftragsverkehr**

Zum einen ist von den Auftraggebern bei Frage 1.4 die Fahrleistung anzugeben, die nicht von diesen selbst, sondern von Subunternehmen in deren Auftrag erbracht wurde. Zum anderen sollen die Subunternehmen bei Frage 1.5 die Fahrleistung angeben, die sie bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen erbracht haben.

## **7 Beförderungsleistung**

Die in Personenkilometern gemessene Beförderungsleistung wird durch Multiplikation der Zahl der Fahrgäste mit deren durchschnittlicher mittlerer Reiseweite in km errechnet. Die Ermittlung der Verkehrsleistungsgrößen ist auf Seite 4 dieser Unterlage beschrieben.

## **8 Beförderungsangebot**

Das in Platzkilometern gemessene Beförderungsangebot ergibt sich aus der Multiplikation der zurückgelegten Bus- bzw. Zugkilometer (Fahrleistung) mit dem Fassungsvermögen (Sitzplatz- und Stehplatzzahl) je Fahrzeug. Die Ermittlung der Verkehrsleistungsgrößen ist auf Seite 4 dieser Unterlage beschrieben.

## **9 Gelegenheitsnahverkehr mit Omnibussen**

Hierzu zählen Stadtrundfahrten, Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre gemäß §§ 48 und 49 PBefG, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 km nicht übersteigt.

## **10 Fernverkehr mit Omnibussen**

Der Liniennahverkehr mit Omnibussen ist in der Regel Überlandlinienverkehr. Dabei ist zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eine regelmäßige Verkehrsverbindung eingerichtet, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Im Unterschied zum Liniennahverkehr zählen zum Liniennahverkehr im Zweifelsfalle Verkehre, bei denen in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt.

Zum Gelegenheitsfernverkehr zählen Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre gemäß §§ 48 und 49 PBefG, wenn die gesamte Reiseweite 50 km übersteigt, sowie alle Ferienzeitreisen gemäß § 48 PBefG. Im Gelegenheitsfernverkehr ist zu beachten, dass bei den Fahrgastangaben die Summe Inlandsverkehr + grenzüberschreitender Verkehr und Auslandsverkehr mit der Summe Mietomnibusverkehr + Ausflugsfahrten + Ferienzeitreisen übereinstimmt.

## **11 Fahrgäste und Beförderungsleistung im Inlandsverkehr, im grenzüberschreitenden Verkehr und im Auslandsverkehr**

Entscheidend für die Zuordnung der Fahrgäste und der Beförderungsleistung ist der Verlauf der Reise. Inlandsverkehr ist Verkehr, bei dem Start- und Zielpunkt der Reise innerhalb Deutschlands liegen und die Reise ausschließlich in Deutschland verläuft.

Im grenzüberschreitenden Verkehr und im Auslandsverkehr liegen dagegen Start- und/oder Zielpunkt bzw. wichtige Haltepunkte im Ausland.

Eine Fahrt von Hamburg nach München ist somit dem Inlandsverkehr, eine Fahrt von Hamburg nach Wien oder von Warschau nach Berlin ist dagegen vollständig (also einschließlich den im Inland erbrachten Personenkilometern) dem grenzüberschreitenden Verkehr zuzurechnen.

## **12 Fahrleistung und Beförderungsangebot auf inländischem und ausländischem Gebiet**

Hier sind die tatsächlich im Inland bzw. im Ausland gefahrenen Buskilometer bzw. Platzkilometer anzugeben. Die Fahrleistungsangaben können den Reiseabrechnungen nach dem Umsatzsteuergesetz (UStG) entnommen werden.

### **Zu 11 und 12:**

Beispiel für die Berechnung der Verkehrsleistungsgrößen im grenzüberschreitenden Linien- oder Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen – Fahrt von Berlin nach Warschau (Strecke: 500 km; bis zur polnischen Grenze 100 km)

Fahrgäste: 40 (Anzahl)

Beförderungsleistung: 20 000 Personen-km (40 x 500)

Fahrleistung: 500 Buskilometer

Beförderungsangebot: 30 000 Platz-km

(der Bus verfügt über 60 Plätze = 60 x 500).

Anhand dieses Beispiels wäre der Fragebogenabschnitt 3 wie folgt auszufüllen:

Inlandsverkehr: 0 Fahrgäste, 0 Personen-km

grenzüberschreitender Verkehr und Auslandsverkehr:  
40 Fahrgäste, 20 000 Personen-km

auf inländischem Gebiet:

Fahrleistung: 100 Buskilometer

Beförderungsangebot: 6 000 Platzkilometer (60 x 100)

auf ausländischem Gebiet:

Fahrleistung: 400 Buskilometer

Beförderungsangebot: 24 000 Platzkilometer (60 x 400)

Dagegen werden bei einer Fahrt nur innerhalb Deutschlands (z. B. von Hamburg nach München) alle Leistungen dem Inlandsverkehr bzw. dem inländischem Gebiet zugeordnet.

### **Abkürzungen**

PBefG = Personenbeförderungsgesetz

SGB = Sozialgesetzbuch

## Beispiel zur Ermittlung der Verkehrsleistungsgrößen (insbesondere im Gelegenheitsverkehr)

Ein Unternehmen hat drei Busse A, B und C. Bus A hat 50 Plätze (Steh- und Sitzplätze), Bus B hat 30 Plätze und Bus C hat 20 Plätze. Das Unternehmen führt mit seinen drei Bussen im Berichtsjahr insgesamt 15 Fahrten durch, die im Detail in der nebenstehenden Tabelle aufgeführt sind.

Die für dieses Beispiel in den Fragebogen einzutragenden Angaben stehen in der untersten Zeile der Tabelle.

Insgesamt wurden von dem Unternehmen 382 Fahrgäste befördert. Die Fahrleistung der drei Busse betrug zusammen 5 650 km. Die Personenkilometer errechnen sich **je Fahrt** als Fahrgäste multipliziert mit der Fahrleistung, die Platzkilometer als Platzangebot multipliziert mit der Fahrleistung. In der letzten Zeile werden die Personenkilometer und Platzkilometer der einzelnen Fahrten addiert, so dass sich die für den Fragebogen relevanten Daten ergeben.

Für das Beispiel ergeben sich damit 135 150 Personenkilometer und 201 600 Platzkilometer.

Sofern Daten nicht für die einzelnen Fahrten vorliegen, können Berechnungen auch auf Basis zusammengefasster Daten erfolgen bzw. Angaben geschätzt werden, da einzelne Eckdaten bekannt sein sollten.

Im Folgenden werden hierzu Beispiele aufgeführt, in denen davon ausgegangen wird, dass zumindest die **Fahrleistung** der Busse und deren jeweiliges Platzangebot bekannt sind.

### Berechnung bzw. Schätzung

#### Beförderungsangebot (Platzkilometer)

Zur korrekten Berechnung der Platzkilometer müssen die Fahrleistung der einzelnen Busse und deren jeweiliges Platzangebot bekannt sein.

#### Platzkilometer = Platzangebot je Bus x Fahrleistung je Bus

Für nebenstehendes Beispiel, in dem Bus A mit 50 Plätzen 2 460 km, Bus B mit 30 Plätzen 1 480 km und Bus C mit 20 Plätzen 1 710 km fuhr, ergibt sich:

$$(50 \times 2460) + (30 \times 1480) + (20 \times 1710) = 201\,600 \text{ Platzkilometer}$$

Fehlen detaillierte Angaben zu den Fahrleistungen jedes einzelnen Busses, können die Platzkilometer folgendermaßen geschätzt werden:

$$\text{Platzkilometer} = (\text{Fahrleistung aller Busse} \times \text{Platzangebot aller Busse}) / \text{Zahl der Busse}$$

Für nebenstehendes Beispiel ergibt sich:

$$5650 \times (50+30+20) / 3 = 188\,333 \text{ km}$$

#### Beförderungsleistung (Personenkilometer)

Die Personenkilometer errechnen sich **je Fahrt** als Fahrgäste multipliziert mit der Fahrleistung (im Beispiel für die erste Fahrt  $30 \times 100 = 3\,000$  und analog für die übrigen Fahrten). Danach werden die Personenkilometer der einzelnen Fahrten addiert, so dass sich die Personenkilometer aller Fahrten (also die in den Fragebogen einzutragenden Daten) ergeben. Im Beispiel finden Sie den Wert in der untersten Zeile: Hier sind es 135 150 Personenkilometer.

Die Zahl der Personenkilometer ist grundsätzlich niedriger als die der Platzkilometer. Nur wenn alle Busse bei allen Fahrten voll ausgelastet waren, sind beide Zahlen identisch. Liegen Ihnen die Personenkilometer nicht im Detail vor, können sie am einfachsten unter Zuhilfenahme des Auslastungsgrads der Busse geschätzt werden. Sie müssen hierzu den Auslastungsgrad der Busse abschätzen und diesen mit den Platzkilometern multiplizieren.

noch: Personenkilometer

#### Personen-km insgesamt = Platz-km insgesamt x Auslastungsgrad

Für nachfolgendes Beispiel wird geschätzt, dass die Busse im Durchschnitt zu zwei Dritteln (= 67 %) besetzt waren.

Dies ergibt:

$$201\,600 \times 0,67 = 135\,072 \text{ Personen-km}$$

Alternativ können die Personenkilometer auch über die Zahl der Fahrgäste und deren durchschnittliche Reiseweite geschätzt werden:

$$\text{Personen-km insgesamt} = \text{Zahl der Fahrgäste insgesamt} \times \text{durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste}$$

Für nachfolgendes Beispiel wird auf die durchschnittliche Reiseweite eines Fahrgastes auf 350 km geschätzt.

Dies ergibt:

$$382 \times 350 = 133\,700 \text{ Personen-km}$$

#### Fahrgäste

Die Zahl der Fahrgäste ergibt sich als Addition der Fahrgastzahlen der einzelnen Fahrten. Im Beispiel finden Sie den Wert in der untersten Zeile: Hier sind es 382 Fahrgäste.

Die Zahl der Fahrgäste sollte bekannt sein; wenn aber hierzu Informationen fehlen, gibt es folgende Möglichkeit der Schätzung:

Insgesamt hätten bei voll besetzten Bussen im nachfolgenden Beispiel bei 15 Fahrten potenzielle 540 Fahrgäste (6 Fahrten von Bus A mit 50 Plätzen, 6 Fahrten von Bus B mit 30 Plätzen und 3 Fahrten von Bus C mit 20 Plätzen:  $300 + 180 + 60$ ) mit Ihrem Unternehmen reisen können. Bei einer durchschnittlichen Auslastung von zwei Dritteln (67 %) ergibt sich ein Schätzwert von  $540 \times 0,67 = 362$  Fahrgästen.

Eine weitere Möglichkeit der Schätzung:

Wenn die Personenkilometer bekannt sind (hier 135 150), so kann über die Hilfsgröße „durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste“ (hier geschätzt 350 km) die Zahl der beförderten Personen wie folgt ermittelt werden:

$$\text{Personen-km} / \text{durchschnittliche Reiseweite} = 135\,150 / 350 = 386 \text{ Fahrgäste}$$

Fahrt	Bus	Platzangebot	Fahrleistung	Fahrgäste	Beförderungsleistung	Beförderungsangebot
		Anzahl	Bus-km	Anzahl	Personen-km	Platz-km
1	A	50	100	30	3 000	5 000
2	B	30	250	20	5 000	7 500
3	A	50	180	40	7 200	9 000
4	A	50	1 000	10	10 000	50 000
5	A	50	80	50	4 000	4 000
6	A	50	300	45	13 500	15 000
7	B	30	80	10	800	2 400
8	B	30	250	18	4 500	7 500
9	B	30	350	22	7 700	10 500
10	A	50	800	45	36 000	40 000
11	B	30	50	16	800	1 500
12	C	20	60	15	900	1 200
13	C	20	1 000	18	18 000	20 000
14	C	20	650	15	9 750	13 000
15	B	30	500	28	14 000	15 000
Insg.	3		5 650	382	135 150	201 600